

Intervención Debate Proposición N° 162 de 2016
“Seguridad e Inclusión Social de las Personas en Situación de Discapacidad para acceder al Servicio Público en Transmilenio S.A.”
H. C. Marco Fidel Ramírez Antonio

Comisión de Gobierno
22 de septiembre de 2016

“Porque no hay acepción de personas para con Dios” Romanos 2:11

INTRODUCCIÓN

He convocado a la Administración Distrital a este **Debate de Control Político por la Seguridad e Inclusión Social de las Personas en Situación de Discapacidad para acceder al Servicio Público en Transmilenio S.A.**, motivado por la necesidad de **velar** que el Distrito garantice las condiciones para que las personas con discapacidad visual, auditiva, motora, cognitiva, entre otras, puedan hacer uso de manera autónoma y sin riesgos del sistema de transporte público masivo de nuestra Capital.

Dicho esto, es inevitable recordar el trágico accidente del que fue víctima fatal el ciudadano Javier Cuellar, quien sufría de discapacidad visual, y falleció luego de caer al carril exclusivo del sistema en la estación CAD, ubicada en la calle 22c con avenida NQS, pues una de las puertas estaba abierta. Este hecho revela los efectos trágicos que se generan cuando la política pública se queda en el papel.

En ese contexto, a manera de ilustración del debate es importante que se observen los siguientes vídeos:

(Dos vídeos)

Desarrollaré este debate desde un enfoque de contextos. En primer lugar, presentaré un contexto general de las personas en situación de discapacidad, luego, en segundo lugar, reflexionaré sobre el contexto normativo del tema, en tercer lugar, describiré un contexto específico de las problemáticas y finalmente realizaré unas propuestas, como contexto propositivo.

1. Contexto General de las personas en situación de discapacidad.

De acuerdo con informaciones de la ONU en el mundo hay más de mil millones de personas que viven con alguna forma de discapacidad, mientras que la Organización Mundial de la Salud considera que un 15% de la población mundial son personas con alguna discapacidad. Las diferentes fuentes coinciden en que estas cifras están en aumento.¹

Según el Ministerio de Salud y Protección Social, en 2015, la población con limitaciones en la Capital de la República es de 385.067² y los lugares donde encuentran mayores barreras son los siguientes: Sala, dormitorio, centros educativos, baño, centro de salud, lugares de trabajo, pasillos, centros comerciales, paraderos, parques, andenes, vehículos públicos, escaleras y calles.

¹ Ministerio de Salud y Protección Social. Sala Situacional de Personas con Discapacidad, p. 3, (2015).

² Ministerio de Salud y Protección Social. Sala Situacional de Personas con Discapacidad, p. 4, (2015).

La Encuesta Multipropósito 2014, realizada en Bogotá por el DANE y la Secretaría Distrital de Planeación, con una muestra representativa de 29.968 hogares incorpora el ítem **Limitación Permanente**, (*entendido como las limitaciones que tiene una persona de manera permanente para al menos una de las siguientes categorías: moverse o caminar, usar brazos o manos, ver a pesar de usar lentes o gafas, oír aun con aparatos especiales, hablar, entender o aprender, relacionarse con los demás, bañarse, vestirse o alimentarse por sí mismo*); al respecto informa que:

“El porcentaje de personas con al menos una limitación permanente se incrementó entre 2011 y 2014, pasando de ser el 4,3% de la población al 4,8%. Dentro de las limitaciones más comunes estuvieron las de moverse o caminar y limitaciones para ver a pesar de usar gafas, mientras que las menos reportadas fueron las de no poder hablar o tener problemas para relacionarse con los demás. Las localidades en donde hubo mayor proporción de personas con al menos una limitación permanente fueron Santafé (8,3%), San Cristóbal (6,9%) y Fontibón (6,1%), a diferencia de Ciudad Bolívar y Usaquén que fueron las localidades con menos personas con limitaciones en términos relativos, con 2,2% y 2,7%, respectivamente”.

2. Contexto Normativo de Protección a las personas en situación con discapacidad.

La Constitución Política de 1991 estableció en el artículo 13, la obligación del Estado de adoptar medidas en favor de grupos discriminados o marginados y de proteger especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentran en situación de debilidad manifiesta. Y en el Artículo 47 establece que "El Estado adelantará una política de previsión, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran".

Para el logro de estos propósitos, hemos incorporado en el ordenamiento jurídico a la “*Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad*”, de la Organización de Estados Americanos, OEA, que se introdujo mediante la Ley 762 del 31 de julio de 2002

De la misma manera, tenemos la Ley 1336 de 2009 que aprobó la “*Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad*”, adoptada por la Asamblea General de la Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006, en la que se reconoció la evolución del concepto discapacidad, la interacción social de las personas con deficiencias o capacidades especiales y las barreras que se han construido para su participación plena y efectiva en la sociedad en igualdad de condiciones.

Otras normas legales relacionadas con el tema de la discapacidad son la Ley 361 de 1997, considerada la Ley Marco de Discapacidad y que establece mecanismos de integración social de las personas con limitación. La Ley 1145 de 2007 que organiza el Sistema Nacional de Discapacidad y la Ley 1618 de 2013 que establece disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 1618 de 2013, las administraciones territoriales deben incluir acciones para fortalecer el Registro de Localización y Caracterización de las Personas con Discapacidad –RLCPCD, en sus planes de desarrollo. Entonces se observa que entre los años 2011 y 2015 se logró un incremento del 58%, es decir, 434.674 nuevas personas en el registro a nivel nacional.

Y en este sentido es importante preguntar, ¿cómo ha avanzado Bogotá, en este registro para la localización y caracterización de personas con discapacidad?

A nivel de desarrollo normativo propio, el Distrito Capital cuenta con el Acuerdo 137 de 2004 que “establece el Sistema Distrital de Atención Integral de Personas en condición de discapacidad”, y que modificó, el Acuerdo 022 de 1999 que creaba el Consejo Distrital para las personas que presentaban limitantes de carácter físico, psíquico o sensorial, como ente coordinador y asesor de los programas de atención a dichas personas en el Distrito Capital.

Posteriormente, se crea la Política Pública de Discapacidad (Decreto 470 de 2007) diseñada con enfoque de derechos humanos y bajo los principios de la inclusión y la calidad de vida con dignidad. Esta política plantea en el Artículo 29 -SOBRE EL ACCESO Y DISFRUTE- que se deberá tomar medidas que incluyan la “identificación, construcción, adaptación y/o eliminación de obstáculos y barreras de acceso en: los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores tanto públicas o privadas, como escuelas, viviendas, instalaciones médicas, espacios de recreación y lugares de trabajo, es decir, hacer efectivo el cumplimiento de los Decretos 1538 de 2005 y 1660 de 2003, y los demás que se generen”.

3. Contexto Específico del debate.

Si bien es cierto que el Sistema Transmilenio es considerado pionero en el país, en la implementación de elementos que permiten la accesibilidad de las personas con algún tipo de discapacidad, hay que tener en cuenta que el diseño de estos elementos se fueron materializando con el transcurso de los años y producto de algunas acciones judiciales. Este hecho evidencia que la política pública para las personas en situación de discapacidad ha tenido una configuración forzada y en muchos casos está en deuda su implementación en la práctica.

En esta parte del debate me centraré en las **Rampas de acceso, Puentes, Ascensores, Homogeneidad en el diseño, en los Apoyos Isquiáticos, Puertas Preferenciales, Dispositivos Sonoros, Tableros electrónicos y Losetas Estoperoles**, por tener incidencia directa en la calidad de vida de las personas en situación de discapacidad.

Por eso tengo que preguntar en primer lugar, qué medidas se tomaron después del trágico accidente referenciado, el del señor Cuellar, en relación con el mejoramiento del acceso, de la información en formatos adecuados a cada necesidad y para la circulación de los usuarios en situación de discapacidad en todas las estaciones, se cumple la normatividad requerida? Quiero resaltar que para el diseño de las futuras estaciones, tanto del Transmilenio como del futuro Metro, se deben cumplir los estándares internacionales de accesibilidad para las personas en situación de discapacidad.

De la misma manera, saber si los andenes y separadores centrales de todas las troncales tienen las rampas adecuadas para las personas en situación de discapacidad? ¿si los puentes peatonales con rampa son apropiados para permitir la accesibilidad a las estaciones de las personas con discapacidad que deben usar sillas de ruedas?

En lo relacionado con los 19 ascensores que tiene Transmilenio para garantizar el acceso a las personas con algún tipo de discapacidad, la duda es si serán suficientes, teniendo en cuenta que es una población creciente, según las estadísticas? Es lamentable que los ascensores que existen sean objeto de actos vandálicos frecuentes, que los saca de servicio. A propósito, para el mantenimiento correctivo y preventivo de estos equipos, se han invertido 100 millones de pesos anuales a través del Contrato 380 de 2015, y que finalizará el próximo 30 de noviembre de 2016, se mantendrá con la misma firma?

Igualmente hay que precisar que los apoyos isquiáticos sirven de soporte y descanso, preferencialmente para las personas en situación de discapacidad, niños, niñas, adolescentes y adultos mayores. Por esto es importante que la Administración precise si hay algún cambio respecto a los apoyos isquiáticos en las estaciones?

De la misma manera, las puertas preferenciales para el abordaje y descenso de personas con discapacidad son suficientes y adecuadas?

En lo que tiene que ver con los tableros electrónicos que indican el tiempo de llegada del próximo bus y que sirven de apoyo a personas con discapacidad auditiva; al igual que los audios informativos para las personas invidentes que anuncian la llegada a las estaciones, se ha detectado un funcionamiento intermitente.

Ahora, en lo que tiene que ver con las losetas estoperoles, elementos que se ubican en el piso de los portales para guiar a las personas con discapacidad visual, con el fin de indicarles el límite de área de circulación y evitarles el riesgo de una caída, me pregunto si todas las estaciones tienen el diseño correspondiente? Es necesario que las lecciones aprendidas de los hechos lamentables, se concreten realmente en estos dispositivos preventivos.

A propósito el personal de apoyo a los usuarios, para brindar información de las rutas, horarios y frecuencias, específicamente en el caso de las personas con discapacidad, ¿se han capacitado y en qué estaciones se está cumpliendo con este propósito? Si es así, qué se está haciendo en las 2 estaciones que son mayormente frecuentadas por personas invidentes, la de Profamilia y la del Sena?

En relación con el acceso al sistema de los usuarios con limitación visual que se movilizan con el apoyo de sus perros lazarillos, ¿Cómo se está formando a los conductores para que faciliten el acceso?

En cuanto al Manual de Normas Gráficas del SITP, hay que decir que éste contempló que la señalización vertical de los paraderos del SITP debe tener la instalación del módulo tipo Braille. Este módulo permite a los usuarios en condición de discapacidad visual o múltiple acceder a información básica del paradero. La tabla de señalética braille debe tener unas características específicas, pero pregunto si se están cumpliendo estas características? Estos interrogantes tienen un propósito constructivo y preventivo, porque es importante que estos detalles no sean ignorados por la Administración Distrital.

Contexto Propositivo

1. Desde la perspectiva de la garantía de los derechos e inclusión de las personas en condiciones de discapacidad, se deben realizar campañas masivas y contenidos educativos transversales para la sensibilización de los escolares y demás ciudadanía.
2. Los datos oficiales sobre personas en situación de discapacidad en Bogotá deben ser más precisos. Esta información es prioritaria para el proceso de construcción, ajuste e implementación de las políticas públicas, entonces se debe realizar todo el esfuerzo institucional para que las cifras correspondan a la realidad de la problemática.
3. Es importante que el aprendizaje colectivo e institucional de las situaciones lamentables que se han presentado, se traduzca en un servicio que garantice el goce efectivo de los derechos de las personas en situación de discapacidad.
4. Se debe pensar en la posibilidad de Intérpretes en las estaciones, para las personas con limitación auditiva.
5. Que el personal de Transmilenio, guías del sistema y policías bachilleres cumplan la función de acompañamiento a las personas en situación de discapacidad en las estaciones.
6. La actualización e implementación de las políticas públicas para las personas en situación de discapacidad, se debe realizar desde un enfoque más participativo y realista, que recoja las situaciones que denuncian los ciudadanos.